



## REURBANIZACION DE LA AVENIDA PLAYA. Tramo: Acceso al Embarcadero (Ref. 1703)

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES .....	2
2. OBJETO DEL PROYECTO .....	3
3. CRITERIOS DE DISEÑO .....	4
4. JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ACCESIBILIDAD .....	4
5. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS .....	5
5.1. PAVIMENTACIÓN.....	5
5.2. ALUMBRADO PÚBLICO.....	5
5.3. SEÑALIZACIÓN Y VARIOS.....	6
6. UNIDADES Y PRECIOS.....	6
7. ENSAYOS .....	6
8. PLAZO DE EJECUCIÓN .....	6
9. PRESUPUESTO .....	7
10. FINANCIACIÓN.....	7
11. SEGURIDAD Y SALUD.....	7
12. GESTIÓN DE RESIDUOS DE LA CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN .....	7
13. CONCLUSIÓN .....	8

## **REURBANIZACION DE LA AVENIDA PLAYA. Tramo: Acceso al Embarcadero (Ref. 1703)**

### **1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES**

El presente Proyecto se redacta a petición y por encargo de la Corporación Municipal, a la Dirección General de Movilidad Urbana Y Proyectos, para ser ejecutada dentro del contrato de Obras de Conservación y Mejora de Infraestructuras Viarias en el Municipio de Logroño, por la empresa adjudicataria de las mismas, UTE CONSERVACION LOGROÑO.

Dentro de los proyectos de conservación y mantenimiento de la ciudad de Logroño se engloban pequeñas actuaciones destinadas a mejorar zonas y rincones de la ciudad que con el paso del tiempo presentan un estado muy deteriorado, o sin cumplir el objeto por el que fueron realizadas, tanto desde el punto de vista peatonal, como de seguridad vial.

Actualmente el vial de acceso al Embarcadero del río Ebro, desde la avenida de la Playa esta configurada por una amplia acera en su margen este, más con una calzada única de doble sentido de circulación, donde no se puede aparcar y que termina en fondo de saco. Actualmente no existe la posibilidad de cambiar de sentido de circulación, ya que termina en la puerta del Camping o en el acceso restringido a la zona del embarcadero.

La acera en su margen este tiene una anchura superior a cuatro metros y esta dotada de alumbrado público con farolas sobre acera y alineadas junto al jardín del parque. En su margen oeste la calzada termina en un bordillo que esta separado a menos de un metro del cerramiento de la Sociedad de la Hípica y del Camping teniendo un pavimento de tierra, que no es accesible para los peatones.

Esta situación imposibilita dar continuidad al transito peatonal en su cruce de calzada, debiendo invadir la calzada hasta la acera junto a la entrada de la Sociedad Deportiva de la Hípica, con el consiguiente peligro de atropello por los vehículos que en el giro de calle no tienen visibilidad sobre los peatones.

Con respecto al estado de la calzada se localizan numerosos casos donde se estaciona ilegalmente en todo el vial de acceso al Embarcadero, agravándose el problema de tráfico con los vehículos que estacionan en la intersección con la Avenida de la Playa. Esto impide que se realice el giro de



los vehículos articulados y autocaravanas que quieren llegar al Camping, provocando atascos en la avenida de la Playa y cortando la circulación, ya que esta vía es de un único carril de circulación.

Por otro lado los vehículos que utilizan este vial, se encuentran en un fondo de saco que obliga a entrar en una zona privada para poder efectuar el cambio de sentido de circulación, por que sería conveniente ampliar la calzada en su tramo final y posibilitar esta maniobra.

Por estos motivos han llegado numerosas quejas ciudadanas solicitando la mejora y remodelación de este tramo de calle, dando mayor amplitud a los extremos de la mismas y posibilitando un aparcamiento puntual que no provoque molestias al tráfico rodado y garantice la seguridad peatonal en los flujos desde la ciudad hasta el complejo deportivo de Las Norias.

Revisados los servicios públicos existentes se comprueba que la red de alumbrado publico se encuentra en buen estado respetando los puntos existentes y con un nivel de iluminación adecuada para el lugar donde se encuentran.

Según la configuración actual las aceras no presentan mobiliario urbano, ni arbolado en sus aceras, excepto una fuente bebedera.

Una vez analizado por parte de la Concejalía Delegada las peticiones ciudadanas, se han propuesto la ampliación de la calzada para la creación de una línea de aparcamiento y el refuerzo del firme de calzada, incluso la adecuación de una ampliación de aceras en la intersección con la Avenida de ala Playa, que va enfocado a la mejora de los tránsitos peatonales y adecuándolos a las nuevas necesidades, por lo que parece conveniente ejecutar un proyecto constructivo y materializar las propuestas aprobadas.

## **2. OBJETO DEL PROYECTO**

Siguiendo las actuaciones en materia de conservación de vías públicas, el presente Proyecto tiene por objeto definir y valorar las obras necesarias para la reurbanización de la avenida Playa en este tramo, dando mayor seguridad y confort a los tránsitos peatonales y al tráfico rodado.

A la vez es definir las actuaciones a realizar y valorar el importe de las mismas, con el fin de someterlo a la aprobación de la Corporación para su inmediata ejecución posterior.



### 3. CRITERIOS DE DISEÑO

Desde el punto de vista peatonal se ha decidido ampliar las aceras en los rebajes de bordillo coincidentes con el paso de peatones, garantizando los anchos mínimos en los trayectos peatonales.

En lo referente al tráfico rodado se ha diseñado una microrotonda en el fondo de saco de la avenida, que solucione el acceso seguro de vehículos al Camping y al Embarcadero, incluso poder realizar el cambio de sentido a los vehículos aparcados en este tramo de avenida.

Analizada las características y necesidades del proyecto se han tomado los siguientes criterios de diseño:

- Desmontaje y excavación del firme existente, incluso preparación del terreno para el nuevo pavimento.
- Sub-base de zahorra natural de 25 cm de espesor en toda la superficie.
- Zahorra artificial de 25 cm de espesor en la subbase de la calzada nueva.
- Nuevo bordillo de hormigón prefabricado o natural de 15x25 cm. y rigola "insitu" de hormigón en masa.
- Se creará una nueva red de sumideros, situados en los puntos bajos de la rigola para recogida de las aguas de escorrentía.
- Creación de una nueva de canalización subterránea de alumbrado público formado por doble tubería de pvc de 110 mm. de diámetro y cinco nuevas arquetas, aprovechando los puntos de luz existentes.
- Pavimentación de aceras mediante firme de hormigón en masa de 15 cm. de hormigón HM-25 y tratamiento superficial en china lavada, con pavimento señalizador y de peligro en los pasos de peatones, según diseño de la Dirección Facultativa.
- Refuerzo de firme en calzada mediante mezcla bituminosa en caliente de capa intermedia de 6 cm. tipo AC-22 y 5 cm. capa de rodadura tipo AC-16
- Señalización horizontal y vertical de la nueva ordenación viaria.
- Colocación de hitos, bancos y papeleras

### 4. JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ACCESIBILIDAD

Se contempló durante la redacción del proyecto lo dispuesto en la Orden Ministerial VIV 516/2010, de 1 de febrero, sobre condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y a lo dispuesto en la Ley 5/1994, de 19 de julio, de



Supresión de Barreras Arquitectónicas y Promoción de la Accesibilidad. (BOLR 23/07/94) y Decreto 19/2000, de 28 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad en Barreras Urbanísticas y Arquitectónicas (BOLR 20/06/2000). Habrá una anchura mínima de 2,50 m en la calle y sus intersecciones, siendo superior a los 1,80 m exigidos por la normativa.

## **5. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS**

Se ejecutará la reurbanización de la avenida creando una rotonda final y ampliando las aceras en el paso de peatones nuevo, coordinando la ejecución de la pavimentación con el mantenimiento de los tránsitos peatonales y tráfico rodado, afectando lo menor posible durante el transcurso de las obras, siguiendo los criterios de mantenimiento y conservación de los pavimentos de la ciudad de Logroño.

### **5.1. Pavimentación**

Una vez desmontado el pavimento a modificar se ejecutará el explanado hasta la rasante del terreno con aporte o retirada de material, se procederá a la ejecución del pavimento, constituido por las siguientes capas:

- Excavación de la caja de firmes actuales
- Relleno de 25 cm. de espesor mediante base granular compactada al 95 %.
- Extendido de 25 cm de espesor de zahorra artificial compactada al 100 %.
- Refuerzo de firme en calzada mediante mezcla bituminosa en caliente de capa intermedia de 6 cm. tipo AC-22 y 5 cm. capa de rodadura tipo AC-16.
- Colocación de bordillo prefabricado y rigola "in situ" de hormigón en su nueva alineación.
- Solera de hormigón HM-25 en 15 cm. de espesor, con tratamiento superficial en china lavada.
- Pavimentación de baldosa pétreo de 30x30x4 cm de 36 pastillas, colocada sobre mortero de cemento.
- Pavimentación de baldosa direccional y de peligro en el nuevo paso de peatones

### **5.2. Alumbrado Público y Saneamiento**

Se ejecutara una nueva canalización subterránea de alumbrado público compuesta por doble tubería de pvc de 110 mm. junto al bordillo de acera.

Se colocarán sobre acera cinco nuevas arquetas de alumbrado, conservando los puntos de luz existentes.



Se colocarán nuevos sumideros para la recogida de las aguas de escorrentía, situándolos en los puntos bajos de las rigolas y acometiendo a los pozos existentes.

### **5.3. Señalización y Varios**

En su caso se ordenará el espacio nuevo mediante señalización horizontal para delimitar los carriles y la zona de estacionamiento, pintando sobre el firme la nueva disposición de la rotonda final.

Se colocará la señalización vertical según la nueva ordenación del reurbanización.

Se completara la ampliación del mobiliario urbano en aceras mediante la colocación de bancos y papeleras, incluso una fuente bebedera.

## **6. UNIDADES Y PRECIOS**

Se ha estudiado con detalle las unidades de obra correspondientes a todos los trabajos previstos en el presente Proyecto conforme a la Base de Precios de Licitación del Contrato.

## **7. ENSAYOS**

Durante la ejecución de las obras, será necesario realizar ensayos para el control de la calidad de los materiales y de las condiciones de ejecución de las diferentes unidades de obra.

Los ensayos necesarios dependen fundamentalmente de las condiciones circunstanciales de ejecución de las obras, condiciones climatológicas, número de ensayos de procedencias, ritmo de ejecución de las obras, características de la maquinaria empleada, etc. Por tanto los ensayos a realizar deben ser fijados en cada caso por el Ingeniero Director de las obras.

El importe máximo de los ensayos a realizar con cargo al contratista, será el 1% del presupuesto de la obra, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 38 del Pliego de Cláusulas Administrativas Generales para la Contratación de Obras del Estado, aprobado según Decreto 3854/1970.

## **8. PLAZO DE EJECUCIÓN**

Se propone un plazo de ejecución conjunta para la realización de todas las obras de un (3) meses, contándose a partir de la firma del Acta de Comprobación de Replanteo.



## **9. PRESUPUESTO**

Aplicando a las mediciones los precios obtenidos se obtiene un presupuesto de Ejecución Material de CINCUENTA Y DOS MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS CON DIEZ CÉNTIMOS (52.757,10 Euros). Incrementando los porcentajes reglamentarios y aplicándole la baja de contrato, se obtiene un presupuesto base de licitación (sin IVA) de CUARENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS CON CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS (44.574,47 Euros). El presupuesto (IVA incluido) asciende a CINCUENTA Y TRES MIL NOVECIENTOS TREINTA Y CINCO EUROS CON ONCE CÉNTIMOS (53.935,11 Euros).

## **10. FINANCIACIÓN**

La financiación de estas obras, se hará con cargo a la consignación existente en el Presupuesto General del Ayuntamiento de Logroño, año 2015, con la Partida Presupuestaria 153.20.619.99, para financiar la contratación de OBRAS DE CONSERVACIÓN Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN EL MUNICIPIO DE LOGROÑO, que fueron adjudicadas por Acuerdo de Junta de Gobierno Local celebrada el día 16 de Agosto de 2017 a la empresa UTE CONSERVACION LOGROÑO.

## **11. SEGURIDAD Y SALUD**

El Estudio Básico de Seguridad y Salud se encuentra en el anexo adjunto a la memoria del proyecto.

## **12. GESTIÓN DE RESIDUOS DE LA CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN**

Se da cumplimiento a lo dispuesto en el RD 105/2008, de 1 de febrero de 2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición mediante la redacción del Anejo de Estudio de Gestión de RCD del Pliego de Prescripciones Técnicas del Contrato, y se presupuesta en el documento nº4 de Presupuesto.

Se ha redactado un presupuesto que queda incorporado al presupuesto de la obra.

Se adjunta el resumen:



<b>07 RCD</b>										
<b>ESC1</b>	<b>m3 Gestión de Hormigón</b>									
Canon de gestión y vertido de hormigón a gestor autorizado por la Consejería correspondiente.										
Act0010	Rigola	1	225,00	0,20	0,35	15,75				
Act0010	Pavimento	1	302,00	0,20		60,40				
Act0010	Bordillo	1	225,00	0,25	0,40	22,50				
Act0010							98,65			522,85
Act0010							98,65	5,30		522,85
<b>ESC6</b>	<b>m3 Gestión de Tierras y piedras distintas de las especificadas en el código 17 05 03</b>									
Canon de gestión y vertido de tierras y piedras distintas a las especificadas en el código 17 05 03 a gestor autorizado por la Consejería correspondiente.										
Act0010		9	9,00	3,14	1,20	305,21				
Act0010							305,21			97,67
Act0010							305,21	0,32		97,67
<b>ESC4</b>	<b>t Gestión de Mezclas Bituminosas distintas a las del código 17 03 01</b>									
Canon de gestión y vertido de mezclas bituminosas distintas a las del código 17 03 01 a gestor autorizado por la Consejería correspondiente.										
Act0010		1	500,00	0,01	1,80	9,00				
Act0010							9,00			38,16
							9,00	4,24		38,16
<b>TOTAL .....</b>										<b>561,01</b>

### 13. CONCLUSIÓN

Con lo expuesto en la presente memoria y en los documentos que se acompañan: Planos, Pliego de condiciones, mediciones y presupuesto, quedan definidas a juicio del técnico que suscribe las características de la urbanización de este ámbito de actuación, por lo que se somete este proyecto a la consideración de la Corporación Municipal para su aprobación y posterior ejecución.

Logroño, Octubre de 2017

El Redactor del Proyecto  
Jefe de la Sección de Vías Urbanas y Proyectos

Eduardo Gómez Guilarte